

Tilburg University

Verschuivingen en ordening in het verkeerswezen

de Quay, J.E.

Published in:
Maandschrift Economie

Publication date:
1936

Document Version
Publisher's PDF, also known as Version of record

[Link to publication in Tilburg University Research Portal](#)

Citation for published version (APA):
de Quay, J. E. (1936). Verschuivingen en ordening in het verkeerswezen. *Maandschrift Economie*, 1(10), 527-536.

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

Verschuivingen en ordening in het verkeerswezen

door

Prof. Dr. J. E. DE QUAY

Dat in het verleden en vooral sinds het begin der 19e eeuw het verkeer zich krachtig heeft ontwikkeld en dienengevolge geheel andere toestanden heeft geschapen op het gebied van economisch leven, is eenieder bekend, ook al realiseert men zich niet telken dage met welk een snelheid deze evolutie heeft plaats gehad. De sociale en economische verhoudingen droegen vroeger een heel ander karakter door de andere vormen van het verkeerswezen.

Ruim honderd jaar geleden reed de eerste trein over een afstand van juist 10 K.M., terwijl thans een spoorwegnet over de oppervlakte van de wereld is getrokken met een gezamenlijke lengte, groot genoeg om 30 maal de aarde te omspannen.

Veertig jaar geleden werd de eerste automobiel als een vreemd wezen aangekeken en thans is de aarde met auto's overdekt en wordt ons land achterlijk genoemd, omdat wij nog slechts één auto op de 57 inwoners tellen.

Een dertig-tal jaren geleden vloog, tot aller verbazing, de eerste mensch over een afstand van eenige honderden meters en thans kennen wij de vaste luchtlijnen naar alle deelen der aarde en is men er reeds in geslaagd om met een vliegtuig een snelheid van 700 K.M. per uur te bereiken.

De telegraaf en de telefoon hebben voor het onderling contact der menschen de afstand vrijwel tot nul gereduceerd. Zoo zou men met de opsomming door kunnen gaan, en bewijzen hoe inderdaad door de ontwikkeling dezer middelen de samenleving totaal veranderd is. Men mag gerust aanvaarden, dat ook de geestelijke gesteldheid der volkeren in hooge mate de invloed van deze verkeersontwikkeling heeft ondergaan en dat zelfs kunst en wetenschappen in deze greep zijn gevangen.

En toch zijn wij ten aanzien van deze evolutie nog niet

aan het einde; men zou kunnen zeggen, dat wij nog volop in het groei-proces verkeeren. Oude takken sterven af en nieuwe loten schieten uit, zonder dat wij thans met eenige zekerheid kunnen voorspellen, welke loot straks de krachtigste tak worden zal. Het is daarom, dat in de strijd om het bestaan de verschillende verkeersmiddelen met de hun eigen geluiden elkaar bekampen, het is ook om die rede, dat hier een korte beschouwing aan dit vraagstuk wordt gewijd.

Voor de goederenhandel heeft de ontwikkeling van het verkeerswezen in de vorige eeuw een algemeene verruiming van de markt tengevolge gehad. De ver af gelegen en gesloten gebieden werden voor eenieder open gesteld, zoodat de gegeven middelen beter dienstbaar werden gemaakt aan de behoeftebevrediging der menschen.

De sterke afname van de transportkosten, de opvoering van de snelheid, de verhooging der veiligheid en de groo-tere regelmaat in het vervoer werkten allen mee om de afzetmogelijkheid te vergrooten en in deze ontwikkeling ligt dan ook de basis van de massaproductie, die wij vanaf het einde der vorige eeuw tot heden toe zulk een vlucht hebben zien nemen. Zij bracht met zich mede de nivelleering ten aanzien van de nationale verschillen in de productiekosten. De plaats waar de verwerking der grondstoffen en half fabrikaten plaats had werd minder sterk door de transportkosten bepaald. Deze nivelleering moge thans doorkruist worden door de vele handelspoli-tieke maatregelen, die men in nagenoeg alle landen ter bescherming van eigen nijverheid heeft genomen en het mag zich laten aanzien, dat deze belemmeringen in de naaste toekomst niet verzwakt zullen worden, toch blijft de grond-gedachte waar, dat de verlaging van de transportkosten tot de gelijkmaking van de internationale productieverhou-dingen heeft geleid.

Wanneer men dan ook sinds eenige jaren over een „verkeersprobleem” spreekt, dan wil men daarmee in de eerste plaats te kennen geven, dat op dit gebied, juist ook door de snelle ontwikkeling, wanverhoudingen zijn ontstaan.

De twee meest voor de hand liggende oorzaken zijn de toename van de vervoercapaciteit en de afname van de handel door de economische crisis sinds 1929.

De capaciteit is toegenomen, doordat de oude verkeersmiddelen zijn in stand gehouden, terwijl nieuwe, zooals b.v. de auto en het vliegtuig er aan zijn toegevoegd. Bovendien heeft men echter door opvoering, vooral van de snelheid, de capaciteit der oude middelen aanzienlijk verhoogd.

De opvoering van de snelheid bij den spoorweg, b.v. zoowel wat het transport zelf als wat het laden betreft, heeft de omlooptijd van het materiaal belangrijk verkort, hetgeen natuurlijk gelijk staat met een uitbreiding van het materiaal. De motoriseering van de binnenscheepvaart heeft dezelfde gevolgen gehad.

Daar komt bij, dat het aantal verkeerswegen belangrijk is uitgebreid.

In ons land zijn het vooral de waterwegen, die de bijzondere zorg en toewijding van de overheid mochten genieten. Bovendien mogen verscheidene verkeerswegen, wat hun economische waarde betreft, niet alleen beoordeeld worden vanuit het standpunt der geboden transportmogelijkheden. Moge men b.v. bij het Twente-kanaal de betere afwatering van de Geldersche Achterhoek en Twente, alsook de betere watervoorziening der industrie als „Nebensache” aanduiden, de afsluitdijk van het IJsselmeer heeft zeker als hoofddoel gehad, de inpoldering van de Zuiderzee mogelijk te maken. Hier was het ontstaan van een verkeersweg een bijzaak, die echter op het gebied van het verkeerswezen voor het noorden van ons land groote gevolgen heeft gehad en nog krijgen zal. Het is overbekend ook, dat in verschillende landen de aanleg van verscheidene wegen en kanalen voor een belangrijk deel wordt bepaald door militaire motieven, die zoowel een defensief als een offensief karakter kunnen dragen.

Het is in al deze gevallen onmogelijk om mathematisch vast te stellen, welke waarden aan den bouw van zulke wegen als transportmiddel verbonden zijn. In elk geval zal men de waardeering van zulke middelen in breed verband moeten bezien.

De tweede aangegeven oorzaak, n.l. afname van de handel sinds 1929, heeft vanzelfsprekend de moeilijkheden in het verkeerswezen vergroot. Het feit, dat het internationale handelsverkeer, wat het volume betreft, sinds genoemd jaar met 75 % gedaald is en het feit, dat de cijfers van in-, uit- en doorvoer alsook van de productie in de meeste landen, een belangrijke verlaging te zien geven, heeft de wanverhouding op dit gebied in de hand gewerkt en een hypertrophie van het verkeersapparaat doen ontstaan.

Toch ligt, naar mijn meening, de kern van het probleem in de verschuiving tusschen de verschillende verkeersmiddelen, een verschuiving, waarvan het einde nog niet is te overzien. Indien men b.v. het jaar 1929 als basisjaar neemt, dan blijkt ten aanzien van het wereldverkeer het indexcijfer van het spoorwegvervoer voor 1932 (te rekenen in tonnen-Kilometers) te zijn gedaald tot 70, terwijl het aantal vrachtauto's in dezelfde periode is opgelopen tot 145.

Ook uit de sterke wijzigingen, die zich nog voordoen ten aanzien van de zelfkosten bij nagenoeg alle verkeersmiddelen, blijkt dat wij nog midden in het groeiproces zitten. De oorzaak hiervan is allereerst te zoeken in de reeds bovengenoemde ontwikkeling van verkeersmiddelen en verkeerswegen. Er zijn echter ook nog andere oorzaken voor aan te geven, die in 't algemeen minder opvallen, omdat zij buiten het directe vervoerapparaat zijn gelegen; omdat er toch enkele belangrijke factoren bij zijn, wil ik er een oogenblik de aandacht op vestigen.

Allereerst ziet men de wijziging in de productie-methode bij de industrie, b.v. ten aanzien van de krachtaanwending. Het electriciteitsverbruik is in de laatste decennia zeer sterk toegenomen. Hetzelfde geldt ten aanzien van het gasverbruik, waarbij een centrale distributie (denk aan de staatsmijnen en de hoogovens) karakteristiek is voor de ontwikkeling van den laatsten tijd. Ten aanzien van het verkeer, is het gevolg hiervan, dat het vervoer van kolen in groote hoeveelheid naar weinig plaatsen is toegenomen en het vervoer van kleinere

hoeveelheden, verdeeld over een grooter aantal plaatsen, is afgenomen, hetgeen een gebruik van het watervervoer ten koste van het spoorwegvervoer impliceert.

Een verdere oorzaak is, dat in het algemeen een tendentie bestaat tot vermindering van het massa-goederenverkeer, in verband met de voorraadpolitiek, die door kleinen groothandel vooral den laatsten tijd wordt gevoerd.

Onder leiding van het groot-winkelbedrijf, waar men het eerst de groote voordeelen van een, naar verhouding kleine voorraad en groote omzetsnelheid heeft ingezien, is ook het kleinbedrijf in de detailhandel, mede gedwongen door de crisis-omstandigheden, tot deze voorraadpolitiek overgegaan en het gevolg hiervan was, dat de typische functie van den kleinhandel n.l. het aanhouden van een zekere voorraad, zooveel mogelijk werd afgeschoven op den groothandel. Deze trachtte het risico door te geven aan den producent; indien hij met uitschakeling werd bedreigd, moest hij het vanzelf overdoen aan den producent.

Deze was echter niet genegen, om belangrijke voorraden aan te houden, zonder verzekerd te zijn van den afzet zijner producten, met het gevolg, dat ook hij zich zoo weinig mogelijk liet verleiden tot het aanhouden van zulk een voorraad. Het is dus in het geheele productie- en distributieproces van het grootste belang geworden om door een nauwkeurige en snelle organisatie zoo snel mogelijk en zoo goed mogelijk te kunnen reageeren op de binnenkomende orders. In de handel zal dit te bereiken zijn door een goede voorraad- en verkoopstatistiek, bij de producent door een goede interne organisatie en een goede „planning” van het productieapparaat. Voor het verkeerswezen heeft het tengevolge, dat slechts kleine hoeveelheden (en bij mode-artikelen in groot assortiment) tegelijk worden vervoerd, waarbij dan de snelheid op den voorgrond treedt. Zoodoende moge men verwachten, dat ten aanzien van deze goederen de verkeersmiddelen, die ingesteld zijn op het massavervoer op groote afstand, met middelmatige snelheid, het zullen moeten afleggen tegen de verkeersmiddelen, die zijn ingesteld op het vervoer van kleinere hoeveelheden, minder gebonden aan vaste wegen en in staat om groote snelheden te ontwikkelen.

Tenslotte blijft voor elke verzending de prijs een belangrijke factor. Zoolang de spoorwegen in de meeste landen een monopolistische positie innamen, was het mogelijk, om de tarieven naar draagkracht in te stellen, waarbij de bovenste grens bepaald werd door de betalingswil van den verzender en de onderste grens door de vervoerkosten van alle artikelen. Het was aldus mogelijk, om de hooger geklasseerde goederen meer te doen betalen dan de vrachtprijs en zodoende het massavervoer eventueel tegen een lager bedrag als den vrachtprijs naar zich toe te trekken. Dit laatste n.l., het massavervoer, was een onontbeerlijk element wegens de hoge kapitaalkosten van dit vervoermiddel.

Nu echter de vele andere verkeersmiddelen naast de spoorwegen zijn ontstaan, is het stelsel van tarieven naar draagkracht, dat gebaseerd is op een monopolie positie, ernstig ondergraven, omdat de concurrent, zoowel de hooger geklasseerde goederen als het massavervoer, aan de spoorwegen kan onttrekken.

Bovendien ziet men — dit stamt uit de tijd van de monopolistische positie der spoorwegen — dat dit vervoermiddel in bijna alle landen een semi-overheidskarakter heeft verkregen, waarbij het verschillende verplichtingen op zich nam ten aanzien van de exploitatie, het aantal verbindingen, het vrije vervoer voor bepaalde groepen personen, het ingesteld zijn op topvervoer, de verplichting om alle vervoer aan te nemen, lage posttarieven, enz. enz. Voor de verzenders was het voordeel van de stabiliteit der spoorwegtarieven van groot belang.

Zoo juist werd gezegd, dat in de meeste landen de spoorwegen een semi-overheidskarakter hebben gekregen. Heden zien wij, dat eveneens in bijna alle landen de overheid zich bezig houdt met orde te scheppen in het verkeersapparaat, dat door zijn hypertrophie en door de nog steeds zich voordoende verschuivingen wanverhoudingen schept in het zoo diep in het economische en sociale leven ingrijpende verkeerswezen.

Zoo ergens, dan is wel hier de noodzakelijkheid gebleken van een ingrijpen en een ordenen door de overheid, hetgeen geschiedt door toezicht, door beïnvloeding van

particuliere ondernemersdaden, door een concessieplicht of door een overname; maar een ingrijpen moet plaats hebben.

Prof. Mr. F. de Vries zegt dan ook: „Moeilijkheden „zullen zich veel meer voordoen bij het uitwerken en toe- „passen van een verkeerspolitiek, dan bij het vinden van „een beginsel, dat aan deze ten grondslag moet worden „gelegd” en verder: „de vraag, welk transportmiddel het „meest geschikte is om een bepaald vervoer te bewerk- „stelligen, kan a priori en volgens vervoer-technische „gezichtspunten in de overgrootste meerderheid der gevallen „niet worden beantwoord.”

Dat deze vraagstukken door het sterk dynamisch karakter van het vervoerapparaat nog verhoogd worden, is duidelijk. Toch streeft men overal naar het verkrijgen van een harmonische eenheid tusschen de verschillende verkeersmiddelen en als voorbeeld mogen enkele opmerkingen dienen, ten aanzien van de maatregelen, die men in de andere landen genomen heeft.

In Engeland heeft men volgens de Road and Rail Traffic Act van 1933 voor het vrachtautoverkeer een licentie-systeem ingevoerd, waarbij een onderscheiding wordt gemaakt tusschen drie vormen van licenties:

- A. transport voor derden.
- B. transport in verbinding met andere werkzaamheden.
- C. eigen transport.

Gewestelijke commissies hebben uit te maken, in hoeverre er behoefte is aan een dergelijk vervoermiddel en in geval van conflicten wordt door een afzonderlijk gerecht een uitspraak gedaan. Bovendien is het streven ernaar om de onkosten van den weg door de wegverbruikers zelve te doen dragen.

In de V.S. van Amerika is een soortgelijke regeling getroffen, volgens de Motor Carrier Act van 1935, waarbij het vervoer van personen en goederen is geregeld.

Vermelding verdient hier, dat uitzonderingen zijn gemaakt ten aanzien van enkele belangrijke producten, zooals b.v. de landbouwproducten. Om n.l. de wanverhouding, die ontstaan was tusschen kosten en opbrengst van

landbouwproducten te herstellen, wordt thans om dit herstel niet tegen te gaan, de aan- en afvoer van landbouwproducten geheel vrij gelaten. Overigens heeft men in de V.S. ook een concessieplicht, waarbij voor een gewestelijke commissie de behoefte voor de vervoermiddelen moet worden aangetoond. Verder is men verplicht de tarieven te publiceeren, terwijl door genoemde commissie contrôle wordt toegepast en straffen worden opgelegd.

In de Anglo-Saksische landen zien wij dus een streven naar een commissariale beoordeeling van elk individueel geval, waarbij een totaal plan in algemeenen zin ontbreekt. Het streven is aldus de groei en ontwikkeling eenigszins te leiden.

Daartegenover heeft men in Duitschland een geheel afgerond ordeningsplan. In eerste instantie heeft men daarbij zelfs gedacht aan een absoluut monopolie, doch deze gedachte heeft men laten varen om daarvoor het Reichs-Kraftwagen-Verband in de plaats te stellen, waarbij iedere auto-ondernemer moet zijn aangesloten. Door dit Verband wordt voor het geheele Rijk een regeling gemaakt betreffende de verdeeling van de laadruimte en de berekeningsmethode bij de transporttarieven. Het Verband staat in naam los van de spoorwegen, doch de spoorwegen hebben eenige zeggingschap in het vaststellen der tarieven. Het geheel is ondergeschikt en verantwoording schuldig aan den Minister, die het verkeerswezen onder zich heeft. Verder treft men in Duitschland een concessieplicht aan om aldus een overcapaciteit tegen te gaan.

Tenslotte moet nog vermeld worden, dat de Deutsche overheid ook actief optreedt ten aanzien van de ontwikkeling van de verschillende onderdeelen van het verkeerswezen. Zij bevordert met name het autoverkeer door het stimuleeren van de wegenbouw, hetgeen o.a. duidelijk blijkt uit de verhooging van de credieten voor wegenbouw en de vermindering van de lasten voor het autoverkeer, waarbij nog mag worden vermeld, dat men voor het autoverkeer slechts één vorm van belasting kent, n.l. de benzinebelasting. Dit stimuleeren van het autoverkeer houdt zeker ook verband met de eigen Deutsche auto-industrie,

die haar omzet van 1932 tot 1935 viermaal vergrootte en thans ongeveer een milliard R.M. per jaar bedraagt.

In Duitschland ziet men dus een krachtig ingrijpen van de overheid, waarbij wel degelijk rekening wordt gehouden met de nevenbelangen, zooals de auto-industrie en de daaruit voortspruitende werkgelegenheid en waarbij men er naar streeft om de ontwikkeling door een vooruitziende politiek bij te houden. Dat door de sterke verschuivingen, die kunnen ontstaan tegen een verstarring bijzonder gewaakt moet worden, is duidelijk.

Toch acht men dit bij een snelle ontwikkeling alleen mogelijk, als in eerste instantie regelend wordt opgetreden door de overheid, die het geheel kan overzien.

Noodig is in elk geval een harmonische samenwerking en een duidelijke visie op de toekomst, waarbij de structuur voor elk land verschillend zal zijn ingevolge de plaatselijke omstandigheden.

Dat met name in Nederland de spoorwegen voor een bijzonder moeilijke taak staan in verband met de korte afstanden, de vele waterwegen en de tendentie tot vervoer van kleinere hoeveelheden, spreekt vanzelf; het maakt een gedeeltelijke afbouw en een snel doorgevoerde reorganisatie noodzakelijk. Ten aanzien van de financiering heeft men kort geleden stappen tot reorganisatie gedaan door het wetsontwerp in te dienen, waarbij obligatiehouders van S.S. en H.S.M. hun obligaties kunnen inruilen tegen 3 % staatsobligaties en waarbij de Staat tegen 10 miljoen gulden de spoorwegen inbrengt, die een waarde vertegenwoordigen van 100 miljoen; aldus beoogt men de ontstane overkapitalisatie weg te werken en de enorme jaarlijksche tekorten belangrijk te reduceeren.

Wil men echter bij de snelle evolutie binnen afzienbaren tijd niet weder ten achter raken, dan zal een verdere reorganisatie absoluut noodzakelijk zijn.

Daar de strijd ook hier te lande tusschen de verschillende verkeersmiddelen en vooral tusschen spoor en auto hevig woedt, zal van boven af leiding moeten worden gegeven. Dat het autoverkeer hier te lande, ter wille van een geleidelijke afbouw van de spoorwegen eenigszins geremd werd, moge verdedigbaar zijn o.a. op grond van

het ontbreken van een eigen auto-industrie, waardoor minder directe werkgelegenheden in eigen land ontstaan en belangrijke bedragen naar het buitenland afvloeien.

Toch zal men de indirecte Nederlandsche en Nederlandsch-Indische belangen, verbonden aan de ontwikkeling van het autoverkeer niet mogen onderschatten. Allereerst is de productie van tin, rubber en petroleum ten nauwste betrokken bij het autoverkeer, terwijl ook door de ontwikkeling van dit verkeerswezen hier te lande een groote werkgelegenheid ontstaat, zoowel bij de installaties van de importhavens, alsook bij de vele werkplaatsen en distributie-organen, die voor het autoverkeer noodzakelijk zijn, terwijl tenslotte de weginaanleg en bruggenbouw tot de belangrijkste groepen van openbare werken ter werkverschaffing gerekend mogen worden. Het zal dus noodzakelijk zijn voor het voeren van een breede verkeerspolitiek al deze momenten in de overweging te betrekken.

Over de heele wereld nemen wij thans een streven waar naar ordening, in algemeene zin; overal constateert men ook een ordening op het gebied van het verkeerswezen en karakteristiek is hier de positieve en stimuleerende taak, die de Overheid daarbij vervult.

Het initiatief moge in Duitschland als gevolg der daar heerschende staatsopvattingen duidelijker naar voren treden dan in de Anglo-Saksische landen, waar politieke inzichten een minder scherp ingrijpen van overheidswege verlangen, toch ziet men overal, dat het initiatief van de regeering uitgaat. Dit verschijnsel moge te verklaren zijn uit het feit, dat niets zoozeer in het sociale en economische leven ingrijpt, als het verkeerswezen en tevens uit het semi-overheidskarakter van de meeste spoorwegen. Het toont toch ook, dat onder bepaalde omstandigheden met een ordening niet gewacht kan worden, tot deze van onder af uit het bedrijfsleven zelf opgroeit; het bewijst tevens, dat bij de sterke verschuivingen, die wij thans meemaken, de overheid soms richting gevend en stimuleerend ten aanzien van het orderingsvraagstuk zal moeten optreden, ook al wenscht men op den duur aan den staat slechts een beperkte bevoegdheid toe te kennen.